



TITLE:

海運會社の保護と海運同盟の監督 (獨占的海運同盟に對する政策、その五)

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

CITATION:

小島, 昌太郎. 海運會社の保護と海運同盟の監督(獨占的海運同盟に對する政策、その五). 經濟論叢 1924, 19(3): 345-367

ISSUE DATE:

1924-09-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/128203>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號三第 卷九十第

行發日一月九年三十正大

論叢

世界の貨幣交通……………法學士 作田 莊一

フィアカントの社會學論……………文學博士 米田庄太郎

海運會社の保護と海運同盟の監督……………法學士 小島昌太郎

時論

奢侈課税としての關稅……………法學博士 神戸 正雄

說苑

宗教と社會主義との關係……………法學博士 財部 靜治

獨逸の國內植民事業……………法學博士 河田 嗣郎

雜錄

漁船の遭難に就て……………經濟學士 蜷川 虎三

爲替の逆調による輸出増加に就て……………經濟學士 小川福太郎

統計的計數……………經濟學士 岡崎 文規

海運會社の保護と海運同盟の監督

(獨占的海運同盟に對する政策、その五)

小島 昌 太 郎

海運業者の同盟、即ちコンファレンスなるものに對する國家政策として、私は既に、海運の國營、コンファレンスの禁止、コンファレンス賃率に對する監督について論述した。よつて本號に於ては、更に、コンファレンスに對する政策としての自國海運業者の保護と、コンファレンスに對する一般的監督制度とを述べて、本論を完結することとする。

自國海運業者の保護

國家が自國海運業者特に定期船會社を保護し、その發達を助成する政策としては、航路補助金、航海獎勵金又は郵便物輸送助成金等の形式に於て保護金を下附し、又は事業資金を貸附し、或は租税の免除をなすなどの直接に之を保護する方法があり、又、造船材料の輸入税免除、鐵道賃率の特惠的取扱などにより、或は沿岸貿易、運河通航料、港費等に於ける内外國船の差別的待遇などにより、間接に自國海運業者を保護する方法がある。

此等の直接又は間接の海運保護政策は、自國海運の發達を計ると共に、更に之によりて、海外貿易の發展を助け、海外郵便聯絡の完成を計り、又は戰時に於ける陸海軍の補助機關として之を利用すると云ふ目的より出づるものであるが、又この自國海運の保護政策には、之を以て國際的コンファレンスに對する一つの國家政策と云ふ意味を認むることを得るものである。

國家が、コンファレンスに對する政策として、自國海運業者を保護し、之が發達を計るについても、之に二つの態度を區別することが出来る。第一は、コンファレンスの弊害を排斥するが爲めに、之を壓倒する目的を以て、自國海運業者に甚だ厚き保護を與へ、之をしてコンファレンスに對抗せしむる政策である。即ち國家の保護の下に、自國海運業者をしてコンファレンスに競争を開始せしめ、又はその競争を補助するの政策である。嘗てブラジル政府が、ブラジルと北米との大西洋航路に於て、既存のコンファレンスに對抗せしめんが爲めに、Lloyd Brasileiro 會社を設立せしめて、之に莫大なる補助金を下附し、其幹部の如きも政府より任命し、殆ど國立會社の如き陣容の下に競争を開始せしめたるが如きは、即ちこの例である。併し乍ら、此計劃は、コンファレンス壓倒の目的を遂に達することを得ずして失敗に終つた。又南阿聯邦に於ても、同様の目的を有つ國立海運會社を、南阿政府單獨にて、若しくは濠洲政府との聯合にて、設立するの計劃を立てたことがあつたが、之は遂に實現せられずに止んだ。¹⁾かくの如き對抗的競争を趣旨とす

1) Eucken, Die Verbandsbildung in der Seeschifffahrt S. 284-5.

る保護政策の不可なることは、前に國營海運を以てコンファレンスに對抗する政策の不可なることを述べたる所に、その理由を説明したのであるから、茲に之を反復するの必要はない。

第二は、前述の方針と全く異り、コンファレンスに對抗して之と競争を開始せしむるを以て本來の趣旨とせず、當該航路に於ける自國定期船會社の營業基礎を鞏固ならしめて、之をしてコンファレンス内に於て有力なる發言權を得しめ、或は更に進んで指導的地位を獲得せしむる目的を以て、自國會社に保護を與うる政策である。即ち、之は國家がコンファレンスを壓倒することを目的とせずして、自國定期船會社を通じて、自國の利益となる様に、コンファレンスの運賃又は其他の營業方針に影響を及ぼし得るの下地を造ることを目的とする政策である。私が茲に述べんとする所は、此の目的を有つ所の自國海運會社保護政策である。

既に屢々述べたるが如く、コンファレンスなるものは、概して國籍を異にする定期船會社の同盟であつて、單に契約關係に於て成立して居るものであるから、コンファレンスそのものに對しては、國家は法律的にも經濟的にも何等直接の政策を施すことが出来ない。故に今國家が、自國の對外貿易又は對外海運の發展の爲め、コンファレンスをして或事柄を行はしめんとしても、直接にコンファレンスに對して之を命することは出來ず、只之に加盟せる個々の會社に對して命じ、

得るだけである。然るに、その命せんとする事柄が、自國の爲めには有利なるも、他國の爲めには然らざる場合に於ては、自國の會社は之に應じて、外國會社は縱ひ交換的利益を與へても、到底之に應じないことがある。或は、その行はしめんとする事柄が自國領域内に於ける營業上の手續などのものであるならば、法律を以て之を命することも出来ないことではないが、實質上の營業に關する事柄、例へば運賃の定め方などに關する事柄であるならば、縱ひ自國領域内のものであつても、法律を以て命するは策の得たるものではない。故に國家が、自國の對外貿易上の又は對外海運上の利益の爲めに、コンファレンスの採用せる或營業政策又は運賃政策を變更せしめ、若しくは進んで之に或營業方針を採らしめんとするについては、之に加盟せる自國海運業者を利用するの外はない。

かくて國家が自國の海運業者を利用して、それが加盟して居るコンファレンスの上に國家の勢力を及ぼすが爲めには、自國關係航路のコンファレンスで、未だ之に自國海運業者の加盟して居ないものがあるならば、先づ適當なる海運業者を選んで之を保護し、その基礎を鞏固ならしめて、之に加盟することを得しめなければならぬ。而も只單に之に加盟して居ると云ふだけでは、その會社は、外國の有力なる會社が指定する運賃なり營業方針なりに追隨することゝなるだけであるから、國家の勢力をそのコンファレンスの上に及ぼすが爲めには、この加盟せる自國會社をし

て、少くとも自國の對外貿易に最も利害關係の密接なる部分の營業に關しては、コンファレンス内に於て、權威ある發言權を有ち、指導的地位を占むるまでに、その營業の基礎を固めしめなければならぬ。而して、それは、自國の海運業者が既にコンファレンスに加盟して居る場合に就いて言ふも亦同様である。即ち國家がコンファレンスの營業政策の實質に影響を及ぼす所の政策を實效あるものたらしむるには、その先行政策として、コンファレンス内に於ける自國定期船會社の地位を高める必要があるから、其目的の爲めにこの保護政策を必要とするのである。故に、國家はこの保護政策によりて自國會社の勢力を通じて、コンファレンス協約の明示條項又は默約の上に、その勢力を及ぼすの地位に立ち、之に加盟せる自國會社を以て、國家の直接間接の後援の下にある所の對外貿易政策施行の實質上の一機關たらしめんとするのが、この保護政策の眼目である。

かくの如き見方よりすれば、國家の海運業者に對する直接の保護政策は、總て此處に謂ふ所のコンファレンスに對する政策と云ふ意味を有ち得ることになる。只、從來の直接保護政策は、概ね、單に當該海運業者の發達を幫助することを目的としたものであつて、コンファレンスに對する關係の如きは計劃的に意識せられて居なかつたものであるが、定期船事業に於けるコンファレンスなるものゝ重要が益々明瞭となるに従つて、直接保護政策は次第に意識的にもコンファレンスに對する政策たるの色彩が加はることゝなつた。獨逸の定期船會社保護政策には、戰前より既

にこの色彩がやゝ濃厚であつたと考へられる。

併し乍ら、此政策は保護を受ける會社をして、コンファレンス内に於て有力なる發言權を有するの地位を占むることを得しむるを以て、目的とするものであるから、その會社がこの地位を占め得るに至れば、それにて已に政策の目的を達したものである。前にも一言したるが如く、國家の自國定期船會社に對する如何なる命令も將た如何なる監督も、それが實質上の營業に關するものである限りは、その會社がコンファレンス内に於て有力なる地位にあるのでなければ、到底實際に行はれ難きものである。此政策は、即ちこの國家の定期船會社に對する命令監督を實效あるものたらしむるの基礎を作るのである。而してその命令監督を實效あるものたらしむるの基礎を作る點にのみその効果を認むべきものである。コンファレンスの運賃又は其他の營業方針に對して國家の勢力を及ぼすことは、此政策によりて自國定期船會社が當該コンファレンス内に於て有力なる地位を占め得た曉に於て、更に此政策と併行して行はるべき他の政策の任務とする所である。かくて、この保護政策が成功して、自國會社がコンファレンス内に於て有力なる地位を占め得た曉に於て、如何なる政策を之と併行して施すが最も適當であるかは、要するに各々の具體的場合でなければ決定せられない問題で、それは國情によりても異り、當該航路に於ける貿易の狀態や、そこに營業せる外國會社の勢力關係等によりても異り、殊に自國會社の當該コンファレンス

内に於て獲得し得た役割の如何と最も多く關係する所である。併し乍ら、若し自國會社が、その業務とする所の定期船事業なるものは國民經濟の發達上頗る重要視すべき公的性質を有つものなることに眞の理解を有ち、その精神を以て事に當るものであるならば、國家は何等の法律命令の形式によらず、監督官廳と當該會社との合議を以て、運賃なり又は其他の營業方針なりを決定せしむるが最も適當である。併し、之は官僚的行政形式と相容れず、又會社の利己的營業とも相容れざる所であるから、一般的政策としては固より期待し得るものではない。故に此保護政策を繼續する間は、一般的には保護に對する條件として、一定事項に關しては監督官廳の認可を必要とする制度を併行するの外はないであらう。而して如何なる事柄を認可事項とするか及びその認可の基準の如きは、前述の如く、各具體の場合に於てのみ決定せられ得る所である。

この保護政策に關聯して注意すべき事柄は、同じ保護政策と謂はるゝもの、中にも、茲に謂ふ所のコンフレンスに對する政策として自國海運業者を保護するの趣旨と相容れざる政策のあることである。それは多く間接保護政策に屬するものであつて、例へば、鐵道賃率、關稅、噸稅、港稅、水先案内料、運河通航料、燈臺稅、檢疫費等に關し内外國船を差別的に取扱ふ政策である。かくの如き政策は、外國船に不利益なる待遇を與へ、その海運勞務の生産費を自國船よりも

高からしむるものであるから、運送營業の協調を目的とするコンファレンスに對し、自國會社の協同することを促進することゝはならないで、寧ろその協同せんとすることに對し外國會社の反感と排斥とを挑發するの傾向あるものである。故に自國海運業者をしてコンファレンスに加盟せしめ、其内部に於て有力なる地位を獲得せしめんが爲めに、之を保護する政策を採用する限りは、かくの如き間接保護政策の之と併行して行はるゝことを避けなければならぬ。

最後に、茲に述べたる保護政策は、當該航路に於ける營業の基礎が薄弱なるが爲めに、コンファレンスに加盟し得ざるか、若しくは已に加盟し居るも有力なる地位を占むるに至らざるか、孰れかの狀態に在る定期船會社をして之に加盟せしめ、且つその内部に於て有力なる地位を占むることを得しむるを以て目的とするものであるから、縱ひその會社が當該コンファレンス内に於て有力なる地位を占むるに至つた後でも、この地位を維持するが爲めに國家の保護を必要とする限りは、その保護を繼續するの必要あるは勿論の事柄であるけれども、その航路の營業の基礎既に固まりて、國家の保護なくとも、コンファレンス内に於て依然有力なる地位を維持し得るに至つたならば、此保護政策は當然廢止せらるべきものである。換言すれば、コンファレンス内に於て有力なる地位を占めて居ると云ふことが、國家の保護の存在に懸り、この保護なくば、自己の營業基礎だけではその地位を失墜する虞ある間のみ、この保護政策が施さるべきものである。又

此保護政策は、會社を保護するのではあるが、併し會社の營業一般を保護するのではなくて、或特定航路に於ける營業をコンファレンスに對する關係に於て保護するのである。故に、この保護を繼續するの必要、又は、之を廢止するの適否は、各航路の狀態によりて決定せらるべきもので、従つて、一つの航路に於ては既に之を廢止する方が適當となつた場合にも、同じ會社の他の航路に於ては尙之を繼續するの必要なることあるは言ふ迄もない。併し乍ら、會社の營業全般の基礎が既に固つて、或航路だけの營業狀態だけを見れば、國家の保護を離れてはコンファレンス内に於ける有力なる地位を失墜する虞あるけれども、他の航路に於ける營業利益を以て優にその航路の營業基礎を鞏固ならしめ得るものであるならば、かゝる會社に對しては、此保護政策は又全く廢止すべきものである。

コンファレンスの一般的監督

コンファレンスの一般的事業を監督する所の國家機關を設け、之によりてその弊害を防止すると云ふ方法も亦、明らかにコンファレンスに對する一つの政策である。併し乍ら、前にも述べたるが如く、コンファレンスの一般的事業を監督すると云ふことは、コンファレンスに關する事項について、自國會社並びに自國關係航路に就役する外國會社を監督することに外ならぬのであ

る。

抑もコンファレンス問題について利害の關係を有つものは、國家と荷主と海運業者との三者である。荷主は此場合に於ては製造業者、商人及消費者を代表するものと認めて大體差間はない。而して國家、荷主、海運業者の三者は、海外貿易と海運の發展について、全體としては、固よりその利害を同じくするものではあるが、貿易も海運も營利事業として行はるゝ限り、海運業者の組織するコンファレンスの營業政策が、荷主の利害と相反する場合が起り、國民經濟全般の利害と相背馳する場合も起る。之に對しては、國家は、かゝる場合を一般的に豫想し、國民經濟全般の利益の保護並びに當事者の利害の調和の爲めに、コンファレンス監督政策として、立法的手段に懇へることも出来るのであるが、コンファレンスの營業政策なるものは、貿易の狀況と海運の事情とに應じて定めらるゝもので、而して貿易や海運の狀況は各航路によりてそれ／＼異り、又屢々その狀態に變化を來すものであるから、劃一的となり固定的となる所の一般豫想的立法を以て、コンファレンスに對する監督を規定するは、必ずしも適當なるものではない。故に貿易や海運の實狀に適應する所の監督政策としては、成るべく立法的手段に懇うることを避けて、各々の具體の場合に當つて適切なる處置をとるを以て寧ろ可なりとする。この趣旨によりて生るゝものが、この一般的監督制度である。

コンファレンスの事業を監督すると言つても、必ずしも國家が積極的に總ての事項に直接干渉すべきではない。かくの如き監督は、貿易及び海運の發展を却つて阻害することゝもなる。而も之を大局より觀察すれば、荷主と海運業者との利害が一致する場合は、又大體に於て國民經濟上より見るも何等の不利なき場合であり、荷主と海運業者との間に利害の衝突が起る場合には、彼等の間に何等かの『問題』が起るものである。國家は即ち此場合に當該事情の調査をなし、當事者の利害を調和せしむれば、國民經濟全般の利益も亦從つて保護することが出来る。故に、國家は當事者の間に『問題』が起りたる場合に、その『問題』の真相を調査し、當事者の間に調停の勞をとり、又は當事者の請求により仲裁の局に當るを可なりとする。

然るに又、今日の實情に於ては、海運業者はコンファレンスを組織して團體的勢力を有するに拘はらず、荷主は一般的には未だ彼等の間に何等の聯絡を有せず、各々孤立的地位にあるものであるから、荷主と海運業者との間に實際上利害の衝突のある場合に於ても、荷主は海運業者の勢力に壓せられて、それが『問題』として表はれざることもある。故に、國家は又、コンファレンスの運賃政策又は其他の營業政策が國民經濟全般の利益に重大なる影響を及ぼすの虞ありと看做す場合には、自ら積極的に事情の調査をなし、必要と認むるならば、之に對し適當なる方法によりて干渉をなさねばならぬ。かくてコンファレンスに對する一般的監督制度は、調停、仲裁、干渉

の三者より成ると言ふことが出来る。

而して、この調停、仲裁、干渉をなすが爲めには、貿易と海運との實際の事情に精通し、荷主と海運業者との關係を了解し、彼等の間に問題が生じたときには、之を調査して適當なる監督的處置をとり得る所の機關がなければならぬ。この監督機關を獨立の組織を有つものとするか、又は關係行政官廳の一部とするかは、政策の本質上重要な問題ではなく、主として國情と行政組織とによりて決定すべきものである。

一九〇六―九年の英吉利海運同盟勅定調査委員會が、コンファレンスの監督方法として考案したる制度も、前述の調停、仲裁、干渉より成るもので、而して商務院 (Board of Trade) を以てこの監督機關となさんとするのである。併し乍ら、その制度はコンファレンスに對立する所の組合が荷主側に於て成立することを前提とするものであつて、コンファレンスに關する問題は、原則として、この荷主側の組合とコンファレンスとの協商によりて解決すべきものとし、兩者に於て妥協が成立せざる場合に、初めて商務院が調停又は仲裁について行動すべきものとして居る。今、該委員會の多數意見書によれば、荷主組合とコンファレンスとの係争問題について、双方の妥協によりて解決し得ない場合が起つたときには、『當事者一方の請求に基き、妥協による解決

を促進するに當る所の或一人又は數人を選任する權能』と、『當事者双方の請求に基き、係争問題を解決する爲めに、一人又は數人の仲裁人を選任するの權能』とを、商務院に與へて、調停及び仲裁をなさしめ、且つ『商務院が、國民の又は帝國の重大なる利益が影響せらるゝと信するに十分なる理由を有つ所の事柄』にして、荷主とコンファレンスとの協議によりて解決するの望みなきに至つた場合には、商務院は一人又は數人を選任して之を研究報告せしむるの權能を有するものとし、その研究を商務院が審査したる上、必要ありと認むるときは、之を議會に提出することとしやうとするのである。故に此案に於ては、調停と仲裁とについても商務院が自らその局に當るのではなくて、その局に當るものを選任するの權能を有つものであり、干涉についても、商務院は單に事情の調査に當るものを選任する權能があるだけで、議會がその調査の報告に基いて、必要と認むるならば、適當なる干涉的處置をとることになつて居るのである。¹⁾

而して、商務院が議會の干涉的處置の準備として調査報告すべき事件は、多數意見書に従へば、『英吉利の貿易を阻害することにより、又は英吉利の販路が多少永久的に他國に奪はるゝことにより、公の利益が著しく影響せらるゝ場合』²⁾に限るのであつて、單に『賃率があまりに高い』とか、『不當である』とか、又は『一時的なる運賃戰の爲めに英吉利からの賃率が外國からのより高い』とか、云つた風のものであつてはならないと云ふのである。³⁾但し此點に關し少數意見書

1), 2), 3), Report of the Royal Commission on Shipping Rings, Vol. I. p. 89.

は多少異なる見解をとり、商務院が當事者の係争問題に立入つて調査報告すべき事件を、前述の多數意見書の如く、『國民の又は帝國の重大なる利益が影響せらるゝ場合』にのみ限定すれば、かゝる調査報告を眞に必要な多數の場合を除外する結果となると認め、且つ多數意見書の如く、賃率が『餘りに高い』とか『不當である』とか云ふが如き苦情を本とする事件を除外することも亦望ましからぬことゝなし、『商務院は、重大なる公の利益——消費者及び生産者の利益を含む——が、コンファレンスの行動によりて影響せらるゝと認むる場合には、證據の蒐集及び書類の作成に關し、完全なる權能を以て、調査を命ずるの自由あるもの』とし、調査事項の決定は全然商務院に任すがよいと主張して居る。¹⁾而して、その調査の結果たる報告も、多數意見書は、商務院に於て之を議會に提出するや否やを決すべきものとするに反し、少數意見書は、必ず之を議會に提出すべきものとすることを提案して居る。²⁾

かくの如く、勅定委員會の提案に於ては、多數意見も少數意見も共に、商務院を以てコンファレンスの監督機關となし、干涉の必要ある場合には議會をして之に當らしむることゝするのであるから、此等の機關をして常にコンファレンスの事情と行動とに通曉せしめんが爲めに、一定の書類を商務院又は議會に届出づるの制度をどらんことを併せ建議して居る。即ち多數意見書によれば、『運賃延戻制を採用して居るコンファレンスは、(イ)總てのコンファレンス契約、並びにコ

1), 2), ibid. Vol. I. p. 116.

ンファレンスに加盟し居らざる外國會社との明約又は默約、(ロ)總ての運賃延戻牒及び延戻請求に關する書式、(ハ)商務院によりて認可せられたる商人側の又は荷主側の組合と締結したる契約等は、ありの儘に之を商務院に届出づることを要求せらるべきもの¹⁾となし、少數意見書によれば、『議會をしてコンファレンス組織の行動及び發達につき機會ある毎に之を了解し、且つ常に之と接觸を保ち得しめんが爲めに、コンファレンスに關する報告、總てのコンファレンス契約及び多數意見書の要求する其他の書式、並びにコンファレンス勢力範圍の延長又は變更、コンファレンスの合同、運賃延戻制の條項の變更、英吉利又は植民地よりの發航地の變更等は、總て毎年之を議會に届出づべきものとす²⁾』ことを提案して居る。

右に述べたる勅定委員會の監督制度は、書類の届出に關するものは別として、その調停、仲裁、干涉等は總て、前に述べたるが如く、荷主側の組合の成立を前提として居るものであつて、此組合が成立の後に於て、それとコンファレンスとの協商によりて利害の妥協が成立せざる場合に初めて、此監督行政が行はるゝこととする案である。³⁾然るに嘗て述べたるが如く、此の荷主側の組合は、勅定委員會が最も熱心にその設立を勸告したるに拘はらず其後も僅に二三成立しただけであつたから、勅定委員會提案のこの監督制度は、未だ實際に行はるゝに至つて居ない。併し英吉利は、過般の大戦後、帝國軍事會議 (Imperial War Conference) の決議に基き、一九二〇年

1) ibid. Vol. I. p. 89.
2) ibid. Vol. I. p. 116.
3) ibid. Vol. I. pp. 88.
4) 拙稿『海運同盟に對する英吉利の態度 一〇』(本誌第十八卷一〇八一頁以下) 參照

に帝國海運委員會 (Imperial Shipping Committee) なるものを設け、之に『帝國内の貿易に關する海上運賃、海運施設及び海運事情に就いて、利害關係者の苦情、並びに指定官憲より提出せられたる同じ性質の問題を研究し、其決議を當該政廳に報告する』の權能を與うることにしたから、¹⁾帝國内の貿易に關する範圍内に於ては、コンファレンスの事業に關する監督は、間接に此委員會に於て行はるることになつて居る。而してこの委員會が、既に、運賃に關しては、新西蘭土政府の要求に基きてコンファレンス賃率の調査をなし、²⁾運賃延戻制の弊害については、濠洲政府の要求によりて其調査をなすと共に、其矯正方法をも呈示したるは嘗て述べたるが如くである。併し乍ら、この委員會は、言はゞ一時的のものであるから、海運問題に關し之を略ぼ同様の性質を有つ所の永久的なる機關を設くべきことを、この委員會は更に要求して居る。⁴⁾

北米合衆國に於ては、コンファレンスの監督機關としては、船舶院 (Shipping Board) が之に當つて居る。而して、船舶院のコンファレンスに對する監督の權限及び方法は、一九一六年の Shipping Act 及び一九二〇年の Merchant Marine Act 々に於て規定せられて居る。

今之によれば、船舶院は先づコンファレンス契約の内容を監督することになつて居る。即ち海運業者間に『貨物賃率旅客運賃の決定又は調節、特別の賃率便宜特典又は利益の授受、競争の制

- 1) Report on the Work of the Imperial Shipping Committee, 1923, p. 3.
- 2) Report of the Imperial Shipping Committee on Rates of Freight in the New Zealand Trade, 1921.
- 3) Interim Report on the Deferred Rebate System as obtaining in the Trade between the United Kingdom and Australia, 1921.; Final Report on the Deferred Rebate System, 1923.
- 4) Report of the Imperial Shipping Committee on the Functions and Constitutions of a permanent Imperial Body for Shipping Questions, 1921.

限調節防止又は破壊、利益損失又は運送の合同計算若しくは割當て、港の割當て、諸港間航海の回数又は性質の制限若しくは其他の方法による調節、輸送貨物又は旅客の數量又は性質の限定若しくは調節、其他如何なる方法によるを問はず排他的特惠的又は協同的なる經營、を内容とする契約 (Agreements)』を締結し修正し又は解除したる場合には、其契約の當事者たるもの、並びに其契約の全部又は一部の内容に準據して營業をなすものは、直ちに該契約書の寫しを船舶院に届出づる義務あり、若し又その契約が口頭のものなるときは、その眞實にして完全なる覺書を届出づる義務あるものとして居る。而して尙念の爲めに、茲に謂ふ Agreements と云ふのは、¹⁾standings, conferences, and other arrangements を含むものであると規定してある。

船舶院が右の届出を受けたるときに、若しその契約その修正若しくはその解除が、運送業者、荷主、輸出業者、輸入業者又は港の或ものに對し、又は合衆國よりの輸出業者とその外國の競争者との間に、不當に差別的取扱をなすこととなるものであるか、又は不公平なる結果を齎らすものであることを發見したる場合、若しくは合衆國の商業を損害することとなり、又は商船法の規定に違反するものなることを發見したる場合には、既に認可せられたるものなるを否とを問はず、その認可を拒否し、又は契約の修正若しくは廢棄を命することが出来る。併し乍ら、右の如き故障のなき場合には、届出でられたる一切の契約は之を認可せねばならぬことになつて居る。

1) Shipping Act, Sec. 15.

かくて、認可せられたる契約は、その認可の時より認可の效力の繼續する間は、合法的のものと認めらるゝが、認可の以前及不認可の以後に於て、その契約、その修正、又はその解除を直接又は間接に全部又は一部履行することは不法の行爲とせられ、その行爲の繼續する期間一日につき一千弗の罰金が課せられる。但し船舶院設立當時既に存在せる契約は、不認可が決定せられるまでは、そのまゝ合法的なるものとして取扱はれる。かくて認可せられたる總てのコンファレンス契約は、合法的なるものとして取扱はれる結果として、合同禁止法の適用範圍外に置かるゝことも又特に規定せられてある。²⁾

船舶院は右の如くコンファレンス契約の内容を監督する權能を有すると共に、『特定の貿易若しくは航路に於けると、又は一般通商に於けるとを問はず、……外國船舶の所有者經營者又は代理人……によりて行はるゝ競争的手段又は慣行によりて〔合衆國の〕對外貿易に於ける海運が一般的に又は特殊的に不利益なる状態に置かれたるときは、之を調節し又は之に對應する爲めに、法律に牴觸せざる範圍内に於て、對外貿易に於ける海運に關し、規則及び規定を制定するの權能と職務とを有つて居る』。³⁾故に船舶院は、外國海運業者の加盟せるコンファレンスに對し、合衆國の海運と貿易との利益を保護する爲めに、必要なる規則を作つて干涉をなすことが出来る。

- 1) Sherman Anti-trust Act of 1890; Wilson Tariff Act of 1894;
- 2) Shipping Act, Sec. 15.
- 3) Merchant Marine Act, Sec. 19, (1), (6).

又、合衆國に於ては、運賃延戻制、競争撃退船、荷主に對する報復及び差別的待遇を不法として禁止して居り、且つかゝる手段を採用する所のコンファレンスに加盟せるもの、船舶は、合衆國港灣に入港することを禁止することになつて居つて、而してかゝる違反事件の有無は、船舶院が之を監督することになつて居る。²⁾

右に述べたる監督制度の中で、コンファレンス契約の内容の監督については、右の合衆國の法律の如くコンファレンスの加盟會社に對し一般的に契約内容の届出を命ずる制度の外に、尙間接の監督制度がある。それは航路補助金下附の一條件として、コンファレンス契約を監督官廳に届出で、其認可を受くる義務を負はしむる制度である。此制度は、元來、被護會社そのものを監督する趣旨より出來たものではあるが、又間接にコンファレンス監督の効果あるものである。

この間接監督方法によれば、コンファレンス加盟會社であつても、航路補助金を受けないものは、此届出の義務を負はないのであり、又航路補助金を受くる會社でも、その補助金を受くる航路以外の航路に於けるコンファレンス契約は、届出での義務がないのであるから、コンファレンス契約の監督政策としては頗る不完全なものである。但し我法制に於ては此制度になつて居る。即ち、遠洋航路補助法施行細則第五十五條に『受命者ニ於テ受命線路ノ航海運輸ニ關シ、三ヶ月以

1) Shipping Act. Sec. 14.

2) Shipping Act. Sec. 14a.

上繼續スル契約ヲ締結セントスルトキハ、其ノ契約條項ヲ具シ、豫メ遞信大臣ノ認可ヲ受クベシ。但シ既往ニ於テ補助航海ニ從事シタルタメ、既ニ認可ヲ受ケタルモノニ變更ナキ場合ニ於テハ其事由ヲ疎明シ、届出ヲ以テ之ニ代フルコトヲ得。受命者ニ於テ前項ノ契約ノ條項ヲ變更セントスルトキハ、豫メ遞信大臣ノ認可ヲ受クベシ、』と規定せるものが之に當る。

以上述べたる所は、コンファレンスに對する監督制度として提案せられたるもの又は現に實行せられて居るものである。今、前段に述べたる保護政策を實行し、自國の海運業者を保護して、コンファレンス内に於て有力なる地位を占むることを得しめ、之を通じてコンファレンスの運賃又は其他の營業方針に國家の勢力を及ぼさしめる政策を行ふ場合には、被護會社とそれが加盟せるコンファレンス内との事情に精通せる國家機關の存在することを要し、此機關が貿易の情況と海運の實狀とに應じて、各々の場合に適當なる監督をなす必要がある。それには保護に對する條件として一定事項につき認可を必要とする制度としてもよし、又事情が許すならば、被護會社の高等營業方針にこの國家機關が參加して之を兩者の合議によりて定むると云ふ制度としてもよい。この場合に於ける認可事項又は合議事項は、要するに國民經濟上の利害に重大なる關係を有する事柄を以てその事項とするのであるが、それが如何なるものであるかは、曩にも述べたるが如く、

各國の國情とか、貿易の狀態とか、海運上の地位とかによりて異なる所であるから、一々茲に列舉することは出来ない。

但し監督機關がコンファレンスの實情と、之に關聯して起る所の種々なる問題とについて、正當なる理解を有つことは、最も必要な事柄であるから、コンファレンス契約の内容其他前掲の英吉利勅定委員會の建議及び北米合衆國の法律が要求するが如き書類は、之を監督機關に提出すべきものとするは素より必要な事柄である。而して、かゝる書類によりて監督官廳は、コンファレンスの實情につき一應の理解を有つことはなるが、而も監督官廳は自ら海運經營の實務に當るものではないから、縦ひ海運界の一般的狀態については正當なる理解を有するにしても、個々の問題の實情に精通せる點に於ては當業者に及ばざる所がある。故に監督方法として認可制度をとるにしても又合議制度をとるにしても、適切なる監督を期するには、監督官廳が自ら何等の先入觀念を以て當業者の意思を壓迫することなく、白紙の態度を以て當業者の意見を十分に聴取したる後、適當なる判斷を加へて監督を施すことが最も望ましき事柄である。

次に前述の如き保護政策が成功して、自國會社がコンファレンス内に於て有力なる地位を占め、最早國家の保護を必要としない様になつたが爲め、之を廢止した場合、又はかゝる保護政策を用ゐずして已に自國會社がコンファレンス内に於て有力なる地位を占めて居る場合には、既に保護

なるものが存在しないのであるから、之に對する條件としての監督は、之を行ふことが出来ない。故にかゝる場合に於ては、更に他の方法によりてコンファレンスに對する監督を行はなければならぬ。曩に述べたる英吉利勅定委員會の提案にかゝる所の、調停及び仲裁を主とする監督方法は、即ちかゝる場合に於けるコンファレンス監督制度である。此制度は、コンファレンスに對立し得る所の組合を荷主側にも成立せしめ、海運に關する總ての問題を、なるべく此兩當事者の協議によりて解決せしむるを主眼とするもので、兩當事者の間に妥協によりて問題を解決し得ざる場合に、初めて監督官廳が調停又は仲裁の局に當るものである。故に問題が監督官廳の前に現はれるまでに、既に兩當事者の意見は十分に表示せられて居るのであつて、監督官廳は、只、如何なる方法によりて兩當事者の利害を調和すれば、それが國民經濟上の利益を最もよく保護増進することとなるか、を決定すれば足るのであるから、監督官廳の先入觀念が問題の眞實の解決を誤るの虞は最も少く、從つて最も適當なる監督制度である。併し乍ら、嘗て述べたるが如く、荷主側に於てコンファレンスに對立する所の組合を設けることには、頗る困難なる事情があるから、かゝる監督方法は、今日の所未だ之を一般的制度として採用するに適しない。故に國家は、此制度を採用するの準備として、一方に於ては各航路の貿易毎に荷主に於て利益代表の組合を作るべきことを獎勵援助すると共に、他方に於てはコンファレンスの事業を總括的に監督する機關

を設け、荷主側の苦情を聽容れて如何なる問題が彼等と海運業者との間に存在するかを了解し、その真相の調査と之が調停仲裁との局に當り、問題が國民經濟の重大なる利害に懸る場合には、進んで之に對し適當なる干涉を加ふべきである。但し、苦情が、集團的勢力を有つ荷主側の組合の綜合的意見として發表せらるゝ場合には、コンファレンスも之に對し報復的行動に出づることが困難であるから、荷主の地位は安全であるが、未だ組合が成立し居らず、従つて集團的勢力の下に在らずして孤立的狀態にある荷主より出づるときは、獨占的地位にあるコンファレンスは積荷の拒絶其他の方法によりて之に報復することなきを保し難い。故に監督官廳は此點に周到なる注意を拂ひ、荷主をして報復に對し何等懸念するの要なきの方法に於て苦情を述べしむるの手段をとらなければならぬ。かくてこの準備的監督制度を行ひつゝある間に、荷主組合の發達を計り、次第に前述のコンファレンスと組合との對立を基礎とする監督制度に移るべきである。〔完〕

(一三・四・二〇)